Deutscher Bundestag
14. Wahlperiode

Drucksache 14/702

29. 03. 99

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 14/272 Nr. 156 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über ein transparentes System harmonisierter Bestimmungen über Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf ausdrücklich bezeichneten Straßen
KOM (98) 115 endg.; Ratsdok. 7112/98

A. Problem

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften stellt in ihrem Vorschlag vom 11. März 1998 für eine Richtlinie des Rates (Anlage) fest, daß es derzeit keine europäischen Rechtsvorschriften über Beschränkungen des Güterverkehrs mit schweren Lastkraftwagen gebe. Die Kommission sei angesichts einer immer weiter wachsenden Zahl von Fahrbeschränkungen und in Anbetracht der Tatsache, daß die Mitgliedstaaten jederzeit neue Beschränkungen einführen könnten, von einigen Mitgliedstaaten gebeten worden, einen Vorschlag vorzulegen, der die damit verbundenen negativen Auswirkungen für den grenzüberschreitenden Verkehr unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten hinsichtlich des nationalen und örtlichen Verkehrs so weit wie möglich begrenzen solle.

B. Lösung

Aufforderung an die Bundesregierung, den Richtlinienvorschlag im Europäischen Rat abzulehnen, da Fahrverbote in Anwendung des Subsidiaritätsgrundsatzes in nationaler Verantwortung umgesetzt werden können, die Bevölkerung tendenziell eher eine Verschärfung als eine Reduzierung nächtlicher Fahrverbote erwartet, Deutschland als Haupttransitland die Hauptlast der Beeinträchtigung aus einer Umgestaltung der Fahrverbote für LKW zu tragen hätte und eine Umsetzung des Richtlinienvorschlags erheblichen Verwaltungsaufwand und bauliche Maßnahmen zur Folge hätte.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Kenntnisnahme des Richtlinienvorschlags.

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung – Drucksache 14/272 Nr. 156 – folgende Entschließung anzunehmen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 11. März 1998 für eine Richtlinie des Rates über ein transparentes System harmonisierter Bestimmungen über Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr auf ausdrücklich bezeichneten Straßen – KOM (98) 115 endg.; Ratsdok. 7112/98, (Anlage) – im Rat der Europäischen Union abzulehnen.

Bonn, den 25. März 1999

Der Ausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Wilhelm Josef Sebastian**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wilhelm Josef Sebastian

I. Überweisung

Die Vorlage wurde mit Drucksache 13/11409 Nr. 2.16 an den Ausschuß für Verkehr und dann erneut mit Drucksache 14/272 Nr. 156 an den Ausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Richtlinienentwurf hat die Minderung von Erschwernissen bei der Erbringung von Beförderungsdienstleistungen in der Gemeinschaft durch Schaffung eines transparenten Systems harmonisierter Bestimmungen über zeitlich begrenzte Fahrverbote für schwere LKW im grenzüberschreitenden Verkehr auf bestimmten Straßen der Gemeinschaft zum Ziel. Inhaltliche Schwerpunkte sind

- das Verbot, schweren Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr strengere Fahrbeschränkungen aufzuerlegen als schweren Lastkraftwagen im innerstaatlichen Verkehr
  – Artikel 3 Nr. 1 –;
- die Angleichung des Zeitraums, währenddessen auf dem Transeuropäischen Netz Beschränkungen für den grenzüberschreitenden Verkehr angeordnet werden dürfen (an Sonn- und Feiertagen von 7 bis 22 Uhr in der Zeit von Oktober bis März und von 7 bis 24 Uhr in der Zeit von April bis September)
  – Artikel 3 Nr. 2 –;
- die Regelung der Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten zusätzliche Fahrbeschränkungen erlassen dürfen
  – Artikel 3 Nr. 3 bis 7 –;
- die Harmonisierung der Ausnahmen bei Fahrzeugkategorien und Verkehrsbewegungen;
- die Errichtung eines Notifizierungssystems, aufgrund dessen die Kommission jährlich einen Bericht über Fahrverbote erstellt
  – Artikel 5 und 6 –.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuß

Die Vorlage wurde durch den Ausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in seiner 9. Sitzung am 17. März 1999 beraten. Den von der Fraktion der CDU/CSU eingebrachten Antrag, die Bundesregierung aufzufordern, den Richtlinienvorschlag im Rat abzulehnen, haben sich alle Fraktionen im Ausschuß zu eigen gemacht. Dieser gemeinsame Antrag aller Fraktionen wurde im Ausschuß sodann einstimmig angenommen.

Dem Beschluß liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Fahrverbote sind Bestandteil des Verhaltensrechts, das in Anwendung des Subsidiaritätsgrundsatzes in nationaler Verantwortung umgesetzt werden kann. Das deutsche Fahrverbot an Wochenenden besteht seit mehr als drei Jahrzehnten und ist Ausdruck eines besonderen nationalen Verständnisses der Sonntagsruhe, die sich auf die Einheit von Tag und Nacht erstreckt. Die Bevölkerung erwartet tendenziell eher eine Verschärfung als eine Reduzierung nächtlicher Fahrverbote. Deutschland als Haupttransitland hätte die Hauptlast der Beeinträchtigung aus einer Umgestaltung des Fahrverbots für LKW zu tragen. Eine Umsetzung des Richtlinienvorschlags bei gleichzeitigem Bemühen, ein Fahrverbot in Deutschland unverändert aufrechtzuerhalten, hätte erheblichen Verwaltungsaufwand und bauliche Maßnahmen zur Folge. Auch die Bundesländer haben sich gegen eine Aufweichung des Kerns des Fahrverbots ausgesprochen.

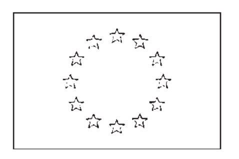
Der Bundesrat hat am 25. September 1998 zu dem Richtlinienvorschlag ebenfalls beschlossen, die Bundesregierung zu bitten, den Vorschlag der Kommission abzulehnen – BR-Drucksache 578/98 (Beschluß).

Bonn, den 25. März 1999

Wilhelm Josef Sebastian

Berichterstatter

Anlage



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.03.1998
KOM(1998) 115 endg.

98/0096 (SYN)

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

über ein transparentes System harmonisierter Bestimmungen über Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf ausdrücklich bezeichneten Straßen

----

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

A. ALLGEMEINES

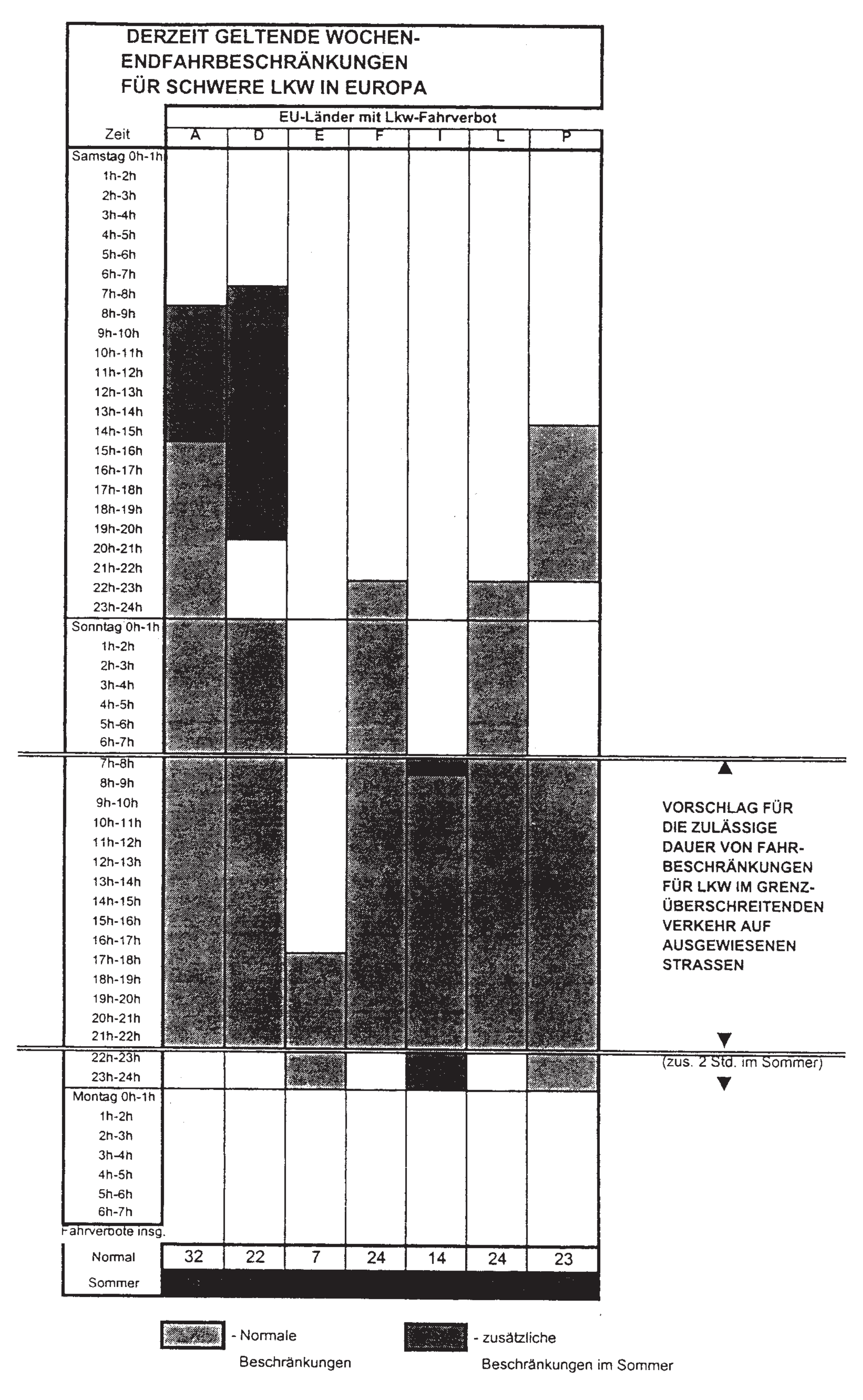
1. Einführung

Derzeit gibt es keine europäischen Rechtsvorschriften über Beschränkungen des Güterverkehrs mit schweren Lastkraftwagen. Aus diesem Grund werden die Rechtsvorschriften über Fahrbeschränkungen sowie etwaige Ausnahmen davon durch die Mitgliedstaaten erlassen. Eine derartige Gesetzgebung besteht nach derzeitigem Stand in sieben der fünfzehn Mitgliedstaaten; sie bezieht sich hauptsächlich auf Wochenendfahrverbote. Da diese Vorschriften ohne Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten erlassen wurden, weichen sie häufig stark voneinander ab. Die Unterschiede betreffen beispielsweise Anfang und Ende der Fahrbeschränkungen, die Definition der ausgenommenen Fahrzeuge, besondere Daten für Fahrbeschränkungen (regionale und nationale Feiertage) und sogar die Definition der unter die Beschränkungen fallenden Lastkraftwagen selbst. Aus Tabelle 1 gehen die Unterschiede hinsichtlich der Anfangs- und Endzeiten derzeit geltender Fahrbeschränkungen deutlich hervor. Diese Übersicht zeigt darüber hinaus, daß die Beschränkungen hauptsächlich an Wochenenden gelten. Die von den Mitgliedstaaten angeführten Hauptgründe für die Existenz von Fahrbeschränkungen innerhalb ihres Hoheitsgebietes sind: Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsüberlastung, Umweltschutz und soziale Aspekte. In einigen Ländern bzw. Regionen sind die Fahrbeschränkungen die unmittelbare Folge von Fahrbeschränkungen in Nachbarländern; anderenorts beruhen sie eher auf der Tradition als auf einer sachlich fundierten Grundlage.

Das Straßenverkehrsmanagement fällt in die Zuständigkeit der nationalen und bisweilen auch der regionalen Regierungen jedes Mitgliedstaats. Derzeit steht es den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft frei, innerhalb ihres Hoheitsgebiets Rechtsvorschriften zur Verkehrsbeschränkung zu erlassen, sofern diese nicht diskriminierend sind.

Das internationale Ausmaß solcher Beschränkungen wurde jedoch erst vor kurzem deutlich, als das von einem Mitgliedstaat erlassene Fahrverbot eine Kettenreaktion in den Nachbarstaaten auslöste.

TABELLE I



Anmerkung: Zusätzliche Nachtfahrverbote zwischen 22 und 5 Uhr bestehen in Österreich für schwere Lkw, die nicht den Lärmschutzgrenzwerten entsprechen

Quelle: Einzelstaatliche Rechtsvorschriften (für EU-Mitgliedstaaten), IRU, TLN

Angesichts der immer weiter wachsenden Zahl von Fahrbeschränkungen und der Tatsache, daß die Mitgliedstaaten jederzeit neue Beschränkungen einführen können, haben einige Mitgliedstaaten die Kommission darum gebeten, einen Vorschlag vorzulegen, der die damit verbundenen negativen Auswirkungen für den grenzüberschreitenden Verkehr unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten hinsichtlich des nationalen und örtlichen Verkehrs so weit wie möglich begrenzen sollte.

2. Zentrale Fragen

2.1. Argumente für das Erlassen von Fahrbeschränkungen

2.1.1 Verkehrsverlagerung ("Modal Shift") und Straßengüterverkehr

Gelegentlich werden Fahrbeschränkungen an Wochenenden mit positiven Auswirkungen auf den Eisenbahngüterverkehr begründet und deshalb als Mittel zur Reduzierung von Staus im Straßennetz angesehen. Zusätzlich wird auch argumentiert, daß entsprechende Fahrverbote direkt zu einem Rückgang der Fahrzeugbewegungen im Schwerlastverkehr führen.

Allerdings führt keiner der Mitgliedstaaten, in denen derzeit Fahrbeschränkungen für schwere Lastkraftwagen gelten, die Förderung des Bahnverkehrs (oder anderer Verkehrsträger) für die Güterbeförderung oder die Reduzierung des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße an. Dies ist nicht überraschend, da eine der Zielsetzungen der gemeinsamen Verkehrspolitik die Beseitigung administrativer und anderer "künstlicher" Hindernisse bei allen Verkehrsträgern ist.

Genaue Statistiken über das Frachtaufkommen auf der Schiene während den Wochenenden im Vergleich zu Werktagen liegen offenbar nicht vor. Es besteht jedoch Übereinstimmung dahingehend, daß auch in Mitgliedstaaten mit Fahrbeschränkungen für den Straßengüterverkehr an Wochenenden weniger Eisenbahngüterverkehr stattfindet als an Werktagen. Dies beruht wahrscheinlich auf einer Reihe von Gründen. Während des Wochenendes, insbesondere an Sonntagen, sind die Arbeitskosten in den Eisenbahnunternehmen deutlich höher, wodurch sich die Kosten erhöhen. Darüber hinaus ist der Sonntag traditionell der Tag, an dem Wartungsarbeiten am Schienennetz durchgeführt werden; dies verringert die tatsächliche Kapazität des Netzes an Sonntagen.

Zusammenfassend kann kein Nachweis dafür erbracht werden, daß durch die bestehenden Wochenendfahrbeschränkungen eine Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene stattgefunden hat. Die mit einem Abbau der bisherigen Fahrbeschränkungen verbundenen Auswirkungen auf den "Modal Shift" sind daher ebenfalls nur schwer zu quantifizieren.

Es bleibt die Frage nach einer unmittelbaren Verringerung der Straßengüterverkehrsbewegungen durch Fahrbeschränkungen an Wochenenden. Natürlich verursachen die Fahrbeschränkungen zusätzliche Belastung und führen somit auch zu einer Erhöhung der Kosten des Straßentransports. Wie in Abschnitt 2.3.1 ausgeführt, liegen die Kosten der bestehenden Fahrbeschränkungen in der Größenordnung von schätzungsweise 3 Mrd. ECU. Weiter kann man davon ausgehen, daß der von den Fahrbeschränkungen betroffene Straßengüterverkehrsmarkt einen Umfang von etwa 100 Mrd. ECU hat. Folglich würde ein völliger Wegfall der Fahrbeschränkungen zu einer 3%igen Kostensenkung führen.

Die Wirkung einer derartigen Maßnahme hängt von der Preiselastizität der Verkehrsnachfrage ab (beförderte Gütermenge), die allgemein als niedrig eingeschätzt wird. Selbst wenn sie bei 0,5 läge (das bedeutet, daß bei einer Reduzierung der Kosten um 1 %, die Nachfrage um 0,5 % steigen würde), würde der Effekt auf die beförderte Gütermenge auf der Straße nicht über 1,5 % hinausgehen.

Die Auswirkungen auf die Fahrzeugbewegungen schwerer Lastkraftwagen (in km) würde jedoch noch geringer ausfallen und könnte sogar negativ sein. Wie in Abschnitt 2.3.1 ausgeführt, sind einige der durch die Fahrbeschränkungen entstehenden Zusatzkosten darauf zurückzuführen, daß weitere Strecken gefahren werden, um diese Beschränkungen zu umgehen, und die Ladung verringert bzw. zusätzliche Flottenkapazität geschaffen wird (was wiederum Preise und auch das Verkehrsaufkommen an Werktagen beeinflußt). Die Abschaffung von Fahrbeschränkungen würde kurzfristig zu einer unmittelbaren Reduzierung der damit verbundenen Fahrzeugbewegungen führen. Langfristig dürfte sich diese Tendenz aufgrund der dann sinkenden Kosten des Straßengüterverkehrs jedoch - zumindest teilweise - wieder umkehren.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß eine (teilweise) Abschaffung von Fahrbeschränkungen an Wochenenden eher vernachlässigbare Auswirkungen auf die gesamten Fahrzeugbewegungen schwerer Lastkraftwagen haben würde. Die erwarteten Auswirkungen bestünden im wesentlichen in der Verbesserung der Transporteffizienz und in einer gleichmäßigeren Verteilung des Verkehrs über die Woche.

2.1.2. Sicherheit im Straßenverkehr

Häufig wird die Sicherheit im Straßenverkehr als Grund für Fahrbeschränkungen genannt. Es wird vermutet, daß durch die Einschränkung der Fahrzeugbewegungen schwerer Lastkraftwagen während des Wochenendes das zu dieser Zeit relativ hohe Unfallniveau gesenkt werden kann.

Die von der Kommission geführte Datenbank CARE ist die einzige Quelle, die einen detaillierten Vergleich von Verkehrsunfallstatistiken zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten erlaubt. Anhand dieser Datenbank ist festzustellen, daß kein signifikanter Zusammenhang zwischen Wochenend-Fahrbeschränkungen und der Zahl der Verkehrsunfälle bzw. der getöteten Personen an Wochenenden zu bestehen scheint.

Bei der Abschätzung der Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit sollte ferner berücksichtigt werden, daß sich die Straßenverkehrsdichte an Werktagen durch Fahrbeschränkungen an Wochenenden erhöht.

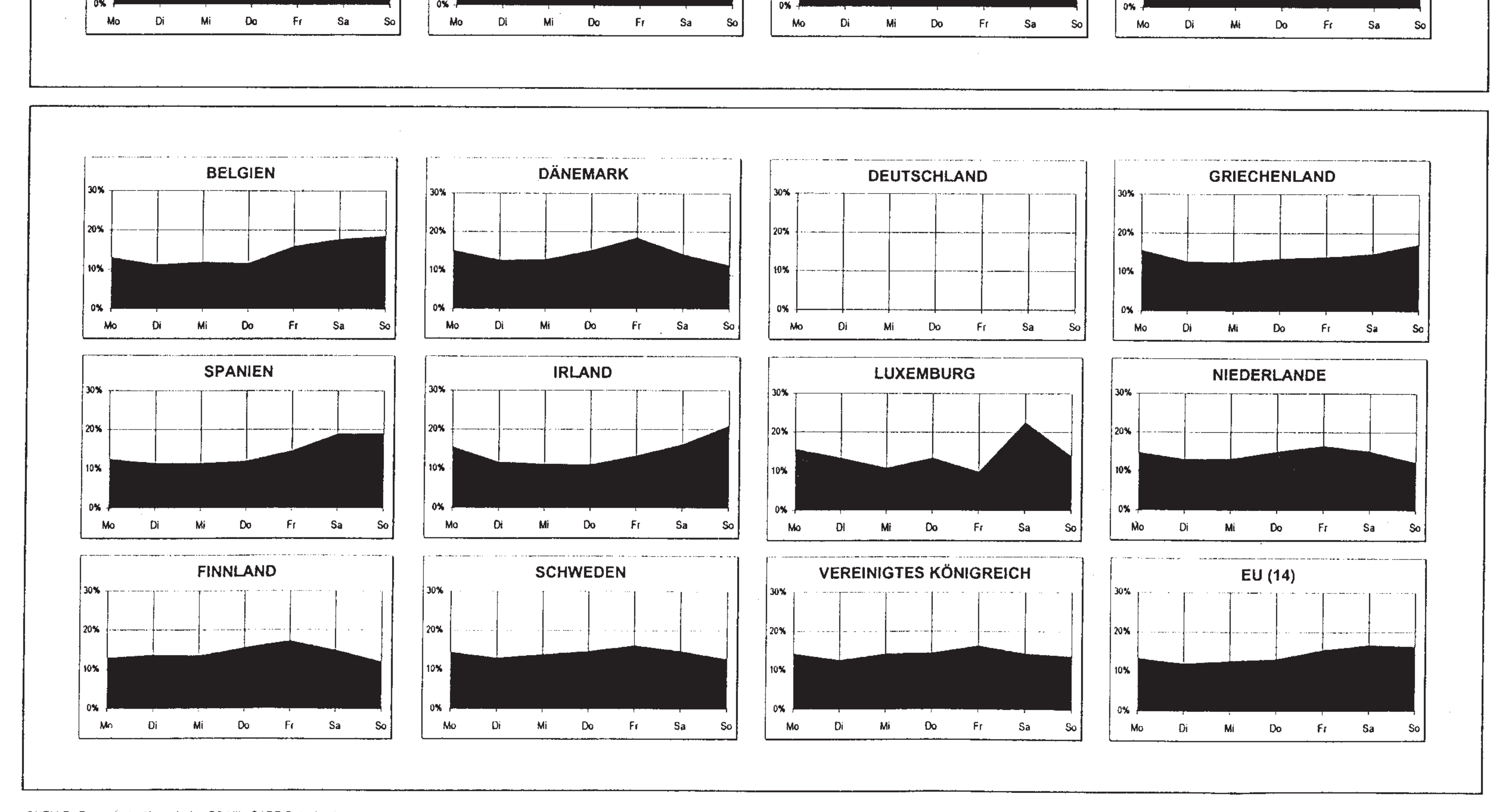
Tabelle 2 zeigt, daß die Mitgliedstaaten mit dem niedrigsten Anteil von Straßenverkehrsunfällen und getöteten Personen am Wochenende nicht zu denen gehören, die Wochenendfahrverbote für Lkw erlassen haben.

Aus Tabelle 3 wiederum geht hervor, daß in den Mitgliedstaaten, die kein Fahrverbot erlassen haben, die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle an Samstagen und Sonntagen nicht deutlich höher liegt als an Werktagen - sie kann sogar niedriger sein.

Es ist deshalb auf den ersten Blick nicht erkennbar, daß Lkw-Fahrverbote an Wochenenden das Unfallgeschehen an Wochenenden reduziert hätten. Allerdings ist es möglich, daß Beschränkungen auf besonderen Strecken mit außergewöhnlich hoher Verkehrsdichte die Unfallhäufigkeit senken können.

TABELLE 2

Aufschlüsselung der Verkehrsopfer nach Wochentagen (1991-1995)



QUELLE: Europäische Kommission GD VII - CARE-Datenbank

TABELLE 3

Zahl der Unfälle mit Todesfolge unter Beteiligung von Lkw, aufgeschlüsselt nach Wochentagen - 1995

Wochentag	B	DK	GR	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR (14)
Samstag	14	15	54	120	62	10	55	0	28	7	15	2	1	51	434
Sonntag	17	12	29	82	33	6	21	0	1	1	12	5	1	46	266
Montag	36	19	43	149	109	17	104	1	28	16	21	5	20	94	662
Dienstag	22	23	40	128	111	5	118	2	37	26	16	5	16	102	651
Mittwoch	30	12	48	122	105	9	114	0	34	20	16	6	18	114	648
Donnerstag	24	17	51	152	97	10	102	1	28	24	23	5	11	103	648
Freitag	31	28	50	179	114	17	96	1	34	34	20	7	15	105	731
Insgesamt	174	126	315	932	631	74	610	5	190	128	123	35	82	615	4040
Durchschnitt am Wochenende	**15,5**	**13,5**	**41,5**	**101**	**47,5**	**8**	**38**	**0**	**14,5**	**4**	**13,5**	**3,5**	**1**	**48,5**	**350**
Durchschnitt während der Woche	**28,6**	**19,8**	**46,4**	**146**	**107,2**	**11,6**	**106,8**	**1**	**32,2**	**24**	**19,2**	**5,6**	**16**	**103,6**	**668**

Quelle: Europäische Kommission GDVII - CARE-Datenbank

2.1.3 Verkehrsüberlastung

Als weitere Begründung für Fahrbeschränkungen wird häufig angeführt, daß diese Maßnahmen Staus auf den Straßen vermindern.

An normalen Wochenenden (insbesondere an Sonntagen und während der Nacht) ist jedoch die Verkehrsdichte auf den Straßen deutlich niedriger als an Werktagen. Das trifft selbst für Mitgliedstaaten zu, die keine Wochenend-Fahrbeschränkungen erlassen haben (vgl. Tabelle 4).

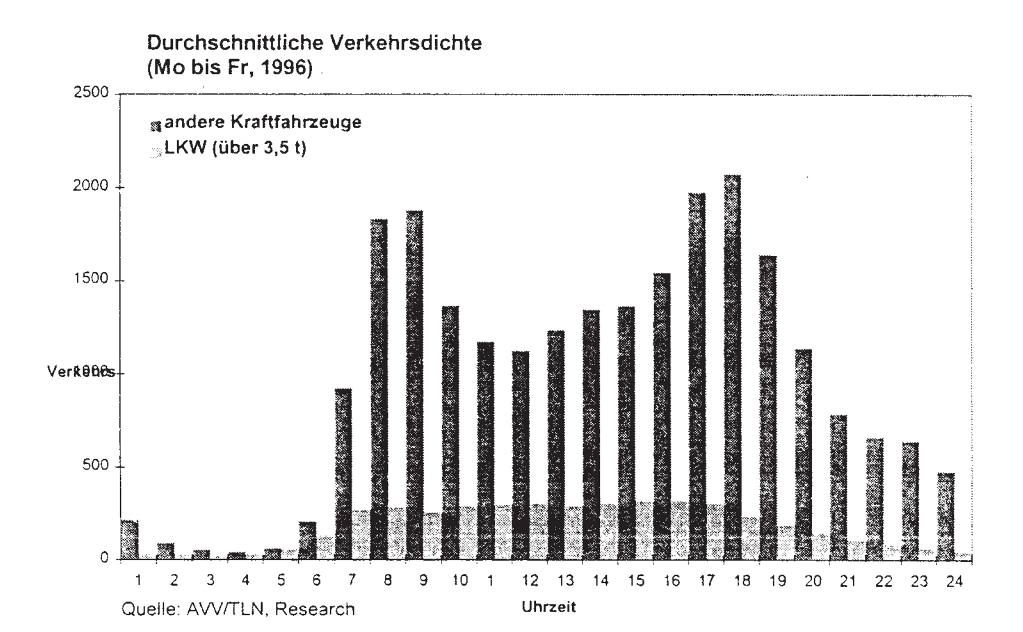
Da Verkehrsstaus exponentiell zur Zunahme der Verkehrsdichte wachsen, liegt die Schlußfolgerung auf der Hand, daß Maßnahmen, die eine Verdichtung des Verkehrs an Werktagen bewirken (d.h. wenn keine Fahrbeschränkungen in Kraft sind), im allgemeinen auch zur Staubildung beitragen. Mögliche Vorteile durch eine verringerte Staugefahr an Wochenenden als Ergebnis von Fahrbeschränkungen dürften durch eine deutlich höhere Staugefahr an den anderen fünf Tagen der Woche zunichte gemacht werden. Es ist sicherlich besser, die gleiche Zahl von schweren Lkw über sechs oder sieben Tage als nur über fünf Tage zu verteilen.

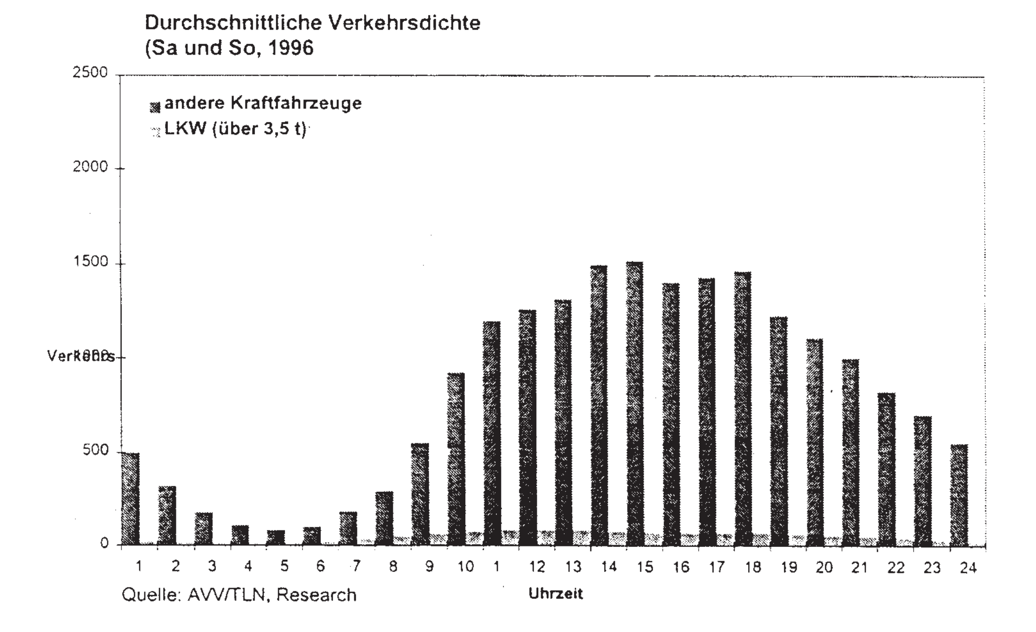
Im allgemeinen macht der grenzüberschreitende Verkehr mit schweren Lastkraftwagen nur einen geringen Anteil des gesamten Straßenverkehrs aus. Dies gilt sogar für Mitgliedstaaten mit einer zentralen Lage innerhalb der Gemeinschaft. So wird geschätzt, daß auf deutschen Straßen der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs mit schweren Lkw bei nur 2,7 % liegt. Das bedeutet, daß es - selbst wenn man einen relativ großen Einfluß der Lkw auf den Verkehrsfluß unterstellt - nicht richtig ist, daß der grenzüberschreitende Verkehr mit schweren Lkw die Hauptursache für Staus darstellt.

Allerdings ist bekannt, daß es Tage - etwa zu Beginn der Ferienzeit - gibt, an denen sich eine weitaus stärkere Verkehrsbelastung vorhersagen läßt. In diesen Fällen können Fahrbeschränkungen gerechtfertigt sein und sollten zugelassen werden.

TABELLE 4

Verteilung des Verkehrs auf dem niederländischen Autobahnnetz





Entsprechend kann generell während der Sommermonate auf den europäischen Straßen als Folge des zusätzlichen Ferienreiseverkehrs eine höhere Verkehrsdichte erwartet werden. Längere Fahrbeschränkungen für diese Monate lassen sich ebenfalls rechtfertigen.

2.1.4. Umweltschutz

Eine weitere Rechtfertigung für Fahrbeschränkungen sind Fragen im Zusammenhang mit dem Umweltschutz. Dabei geht es zum einen um die Bekämpfung der Luftverunreinigung durch die Fahrzeugabgase und zum anderen um die Reduzierung der Geräuschemissionen.

Luftverunreinigung

Es ist einleuchtend, daß Wochenendfahrbeschränkungen allein nicht die Abgasemissionen senken können: Ein schwerer Lastkraftwagen verschmutzt die Umwelt unabhängig davon, ob er am Samstag oder am Donnerstag fährt.

Es liegt auf der Hand, daß die Abwicklung des gleichen Gesamtverkehrsvolumens innerhalb eines kürzeren Zeitraums, wie bereits in Abschnitt 2.1.3 erwähnt, ein höheres Staurisiko birgt. Da die optimale Effizienz des Fahrzeugmotors bei konstanter Geschwindigkeit erreicht wird, hat eine höhere Verkehrsbelastung negative Auswirkungen auf den Gesamtgrad der Abgasemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Verkehrsstaus können den Kraftstoffverbrauch um den Faktor 2 bis 3 erhöhen.

Es ist daher unwahrscheinlich, daß Fahrbeschränkungen an Wochenenden zu einer Abnahme der verkehrsbedingten Luftverunreinigung führt.

Es mag jedoch umweltbedingte Umstände geben (z.B. Smogalarm), unter denen ein völliges Fahrverbot gerechtfertigt ist. Dies könnte sowohl während der Woche als auch an Wochenenden notwendig sein, was eher für ein örtlich und zeitlich begrenztes Fahrverbot spricht, jedoch nicht eine allgemeine Einschränkung an Wochenenden rechtfertigt. Selbstverständlich sollten solche Verbote auch für Lkw gelten.

Geräuschemissionen

Es ist durchaus vertretbar, den Verkehr lauter Fahrzeuge aus Gründen des Lärmschutzes zu bestimmten Zeiten, insbesondere während der Nacht, einzuschränken. Die Kommission erkennt an, daß durch topographische Bedingungen, z.B. in Gebirgsregionen, der Verkehrslärm durch Echos verstärkt werden kann, so daß eine besondere Lärmbelästigung entsteht. Verkehrsbeschränkungen aufgrund der Lärmbelästigung lassen sich in derartigen Gebieten eher rechtfertigen. Gegenwärtig besteht jedoch nur ein Nachtfahrverbot für laute Fahrzeuge (auf der Brenner-Autobahn in Österreich).

Derartige Erwägungen sollten jedoch dazu führen, daß Fahrbeschränkungen eher für Straßen ausgesprochen werden, auf denen die Lärmbelästigung ein wirkliches Problem darstellt, anstatt generelle Fahrverbote innerhalb des gesamten Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats zu erlassen. Ferner sollten solche Fahrbeschränkungen aus Gründen der Fairneß die Lärmbelästigung durch alle Fahrzeuge berücksichtigen. Es darf nicht vergessen werden, daß moderne Lastkraftwagen[1] dieselben EU-Normen für den Geräuschpegel [80 dB(A)] einhalten wie Busse und Krafträder[2].

Ferner haben Untersuchungen ergeben, daß der von Lkw verursachte Lärm von der Fahrtgeschwindigkeit und der Beschaffenheit der Straßenoberfläche abhängt. Daher sollten auch Maßnahmen in diesen Bereichen in Erwägung gezogen werden.

2.2. Besondere Probleme im Zusammenhang mit bestehenden Fahrbeschränkungen

2.2.1. Verfügbarkeit von Informationen

Ein durch unkoordinierte Fahrbeschränkungen verursachtes Problem besteht darin, daß die am innergemeinschaftlichen Verkehr teilnehmenden Fahrer und Unternehmen nur schwerlich die sich häufig ändernden Vorschriften über die von den Fahrbeschränkungen betroffenen Zeiten, Tage und Strecken kennen und verstehen können. Hierdurch wird eine effiziente Organisation und Planung des Fahrbetriebs erschwert.

In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß gegenwärtig sieben Mitgliedstaaten (Deutschland, Frankreich, Spanien, Italien, Luxemburg, Portugal und Österreich) unterschiedliche Fahrbeschränkungen anwenden. In nicht weniger als vier potentiellen EU-Mitgliedstaaten (Tschechische Republik, Ungarn, Polen und Slovenien) gibt es ebenfalls Fahrbeschränkungen. Da es auf diesem Gebiet keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften gibt, dürfte der Beitritt dieser Staaten zur EU weitere Erschwernisse hinsichtlich der Informationsbeschaffung mit sich bringen (und auch hinsichtlich der unterschiedlichen Auslegung der Vorschriften).

---

[1] Richtlinie 96/20/EG des Rates, ABl. Nr. L 92 vom 13.4.1996, S. 23.

[2] Richtlinie 87/54/EG des Rates, ABl. Nr. L 24 vom 27.1.1987, S. 42.

2.2.2. Unterschiedliche Auslegung der Vorschriften

Kein Mitgliedstaat hat Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen erlassen, die vorbehaltlos gelten. Transporte von bestimmten Gütern (z.B. lebende Tiere, Benzin, leicht verderbliche Lebensmittel) können selbst dann durchgeführt werden, wenn Fahrverbote bestehen. Diese Ausnahmeregelungen werfen jedoch Probleme auf. Da keine harmonisierte Liste der ausgenommenen Güter besteht, kommt es zu unterschiedlichen Ausnahmeregelungen in verschiedenen Mitgliedstaaten. Hierdurch werden die Fahrer, die Unternehmen und selbst die Behörden der Mitgliedstaaten verunsichert. Da es keine Zollkontrollen an den innergemeinschaftlichen Grenzen mehr gibt, wird die Entscheidung, welche Güter von Fahrbeschränkungen auszunehmen sind, häufig von den örtlich zuständigen Polizeidienststellen getroffen. Diese entscheiden folglich nach eigenem Ermessen, welche Arten von Fahrzeug bzw. Ladung von den nationalen Fahrbeschränkungen befreit sind. Hierdurch kann es zu unterschiedlichen Auslegungen der Bestimmungen kommen.

Somit kann das bestehende System von Ausnahmeregelungen, da es nicht klar definiert ist, zu einer willkürlichen Auswahl der von den Beschränkungen befreiten Lkw und in bestimmten Fällen zur Bevorzugung einheimischer Verkehrsunternehmen führen.

2.3. Auswirkungen der Fahrbeschränkungen

2.3.1. Wirtschaftliche Auswirkungen

Fahrbeschränkungen können unterschiedliche Auswirkungen haben. Im einfachsten Fall - d.h. bei einer kurzen Fahrt - muß der Fahrer eines Lkw einige Stunden auf einem Parkplatz warten oder seine Abfahrt verschieben, bis die Fahrbeschränkung aufgehoben ist.B ei längeren Fahrten, z.B. von Schweden nach Portugal, kann sich die Fahrzeit durch die Summe der verschiedenen Fahrbeschränkungen jedoch erheblich verlängern und es in bestimmten Fällen sogar unmöglich machen, im Zeitraum zwischen den Beschränkungen die Hin- und Rückfahrt zu unternehmen. Spediteure, die "Just in time"-Lieferungen, z.B. für ein Automobilunternehmen, durchführen, können eventuell sogar gezwungen sein, zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen, um einen Ausgleich für die durch die Fahrbeschränkungen stillgelegten Fahrzeuge zu schaffen.

In allen genannten Fällen verursachen Fahrbeschränkungen wirtschaftliche Kosten. Es ist sehr schwer, die hierdurch entstehenden Gesamtkosten exakt zu veranschlagen, da es unmöglich ist, die Auswirkungen der Fahrbeschränkungen auf die in Europa bestehenden unterschiedlichen Verkehrslogistiksysteme abzuschätzen. Diese Auswirkungen weichen je nach der Länge der Fahrstrecken, der Häufigkeit der angebotenen Dienste, der Zeitabhängigkeit der Lieferung, der Art der Ladung, der Verfügbarkeit alternativer Verkehrsträger, der Dauer der Fahrbeschränkung, des Bestehens von Ausnahmeregelungen, der Sozialvorschriften, der jahreszeitlichen Witterungsbedingungen und anderen Faktoren stark voneinander ab. Die nachstehenden Kostenfaktoren lassen sich jedoch eindeutig feststellen:

- höhere Fixkosten für alle beteiligten Industriezweige aufgrund eingebüßter Beförderungskapazität;
- Kosten der Ausfallzeit der aufgrund von Fahrbeschränkungen blockierten Fahrzeuge;
- Kosten der zur Vermeidung von Fahrverboten zusätzlich zurückgelegten Fahrstrecken;
- Kosten der durch die zusätzliche Verkehrsüberlastung und die zusätzlich zurückgelegten Fahrstrecken verursachten Umweltschäden.

Eine Reihe von Organisationen wurde zu den von Fahrbeschränkungen verursachten wirtschaftlichen Kosten befragt. Es besteht Einigkeit darüber, daß eine präzise wirtschaftliche Bewertung der tatsächlichen Gesamtkosten von Wochenend-Fahrbeschränkungen in der Gemeinschaft unmöglich ist. Dies liegt daran, daß nicht nur jeder einzelne Mitgliedstaat, sondern auch jeder Verkehrsunternehmer von solchen Fahrbeschränkungen unterschiedlich stark betroffen ist, da der Faktor Zeit je nach beförderter Ladung von unterschiedlicher Bedeutung ist. Darüber hinaus ist es schwer, die indirekten Kosten zu veranschlagen, da sich die Reaktion der Märkte auf eine Aufhebung oder zeitliche Verkürzung seit langem bestehender Fahrverbote nur schwer vorhersagen läßt. Dagegen lassen sich diese Kosten leichter berechnen, wenn die Beschränkungen noch relativ "neu" sind.

So hat etwa der niederländische Verkehrsunternehmerverband (TLN) anhand eines Extrapolationsmodells auf der Grundlage der in Fallstudie 1 angegebenen Daten ermittelt, daß der Gemeinschaft durch die bestehenden Fahrbeschränkungen wirtschaftliche Gesamtkosten in Höhe von rund 3 Mrd. ECU pro Jahr entstehen. Auch wenn nur eingeschränkte Informationen zur Verfügung stehen, gibt die Untersuchung doch zutreffend die Größenordnung der Kosten wider.

Wirtschaftliche Auswirkungen von Fahrbeschränkungen - Fallstudie 1

Der niederländische Verkehrsunternehmerverband (TLN) hat die wirtschaftlichen Auswirkungen der kürzlich erfolgten Änderungen der Fahrbeschränkungen in Frankreich untersucht. In diesem Fall durften Lkw vor März 1997 während des landesweit geltenden 24-stündigen Wochenendfahrverbots fahren, wenn sich der Lkw auf der Rückfahrt zu seinem Heimatort befand. Diese Ausnahmeregelung wurde im März 1997 aufgehoben. TLN-Schätzungen zufolge wird diese Änderung der Bestimmungen alleine den niederländischen Verkehrsunternehmern zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von 120 Mio Gulden (ca. 55 Mio ECU) verursachen.

Wirtschaftliche Auswirkungen von Fahrbeschränkungen - Fallstudie 2

Ein Schuhhersteller verfügt über Produktionsstätten im Vereinigten Königreich und in Portugal. In beide Richtungen werden Rohstoffe, Halbfabrikate und Fertigprodukte über die Straße durch Frankreich und Spanien versandt.

Die Firma schätzt, daß jede verlorene Produktionsstunde Kosten in Höhe von 5000 £ (ca. 7 000 ECU) verursacht. Damit die Lieferungen aus dem Vereinigten Königreich die portugiesischen Fabriken am Montagmorgen erreichen (und umgekehrt) müssen die Fahrzeuge wegen der Fahrbeschränkungen bereits am Freitag abfahren und entlang der Fahrstrecke halten, wenn die Fahrbeschränkungen in Kraft treten.

Dies bedeutet nicht nur eine Zunahme der Fahrzeiten um 20 % - und Zusatzkosten in Höhe von ca. 500 ECU pro Hin- und Rückfahrt; darüber hinaus führen die Fahrbeschränkungen auch dazu, daß französische Transportunternehmen wettbewerbsfähiger sind als andere, da in Frankreich Wechselschichten organisiert werden können und keine zusätzlichen Kosten dadurch entstehen, daß die Fahrzeugführer im stehenden Fahrzeug übernachten oder das Fahrzeug eine doppelte Besatzung erhält.

2.3.2. Geographische Auswirkungen

Fahrbeschränkungen wirken sich auf alle Spediteure in allen Regionen der Gemeinschaft aus. Allerdings werden die am Rande der Europäischen Union gelegenen Regionen davon verhältnismäßig stärker betroffen, da die wichtigsten Handelsströme in Richtung des geographischen Zentrums der Europäischen Union und wieder zurück laufen. In Anbetracht der längeren Fahrstrecken haben Einschränkungen in anderen Mitgliedstaaten eine relativ starke kumulative Auswirkung auf die Verkehrsverbindungen mit diesen Regionen. Darüber hinaus ergibt sich für längere Fahrten eine größere Ungewißheit hinsichtlich der zeitlichen Abläufe (bedingt durch Staus, Witterungsbedingungen, verspätete Fährverbindungen usw.), wodurch es schwierig wird, eine Fahrt über weite Strecken so zu planen, daß Fahrverbote vermieden werden können.

So kann ein Lkw, der von London nach Frankreich fährt, seine Fahrtplanung zur Minimierung der Wartezeiten im Hafen von Dover mit größerer Genauigkeit vornehmen als ein Lkw, der von Irland aus den gleichen Bestimmungsort in Frankreich anfährt, da der irische Lkw mögliche Schwierigkeiten bei der Fährverbindung von Irland zum Vereinigten Königreich und gegebenenfalls Staus oder schlechtes Wetter auf seiner Fahrt nach Dover in seine Fahrtplanung mit einbeziehen muß.

Auch können sich die Fahrbeschränkungen stärker auf Langstreckentransporte auswirken, da es in vielen Fällen unmöglich ist, die Rückfahrt noch zwischen zwei Fahrbeschränkungen durchzuführen.

2.3.3. Soziale Auswirkungen von Fahrbeschränkungen

Einige Mitgliedstaaten rechtfertigen ihre derzeitige Handhabung von Fahrbeschränkungen mit der Durchsetzung der Sozialgesetzgebung über die Lenkzeiten, indem sie die Fahrverbote als obligatorische Ruhezeiten für alle Lkw innerhalb ihres Hoheitsgebiets benutzen. Die unkoordinierte Handhabung von Fahrbeschränkungen macht es den im innergemeinschaftlichen Verkehr eingesetzten Fahrern jedoch nicht leicht, Zeitpunkt und Ort der vorgeschriebenen Ruhezeiten optimal in die Fahrstrecken einzuplanen. Ferner werden Fahrer eventuell daran gehindert, zu ihrem Heimatort zurückzufahren. So können Fahrbeschränkungen sogar im Widerspruch zu den mit der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr[3] verfolgten Zielen stehen, da sie den Fahrern Ruhezeiten auferlegen, die weder vom Zeitpunkt noch von der Dauer her mit den in Artikel 8 und 9 dieser Verordnung vorgeschriebenen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten übereinstimmen.

3. Notwendigkeit einer legislativen Maßnahme

Aufgrund der in den Mitgliedstaaten bestehenden unterschiedlichen Regelungen im Zusammenhang mit Fahrbeschränkungen, die durch voneinander abweichende Erwägungen in den Bereichen Sozialvorschriften, Wirtschaft, Umweltschutz und Technik bedingt sind, wird die Freizügigkeit von Beförderungsdienstleistungen innerhalb der Gemeinschaft beeinträchtigt. Daher ist ein transparentes System harmonisierter Vorschriften auf Gemeinschaftsebene erforderlich, um den Spediteuren eine wirksame logistische Planung der Beförderungsleistungen zu ermöglichen und ihnen solchermaßen das Erbringen freier Beförderungsdienstleistungen zu gewährleisten.

Zugleich erkennt die Kommission die für bestimmte Fahrbeschränkungen sprechenden Gründe an; Verkehrsverhältnisse und Traditionen sind in den Mitgliedstaaten verschieden. Bei jeder Aktivität auf Gemeinschaftsebene in diesem Bereich sollten darüber hinaus so weit wie möglich die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten hinsichtlich des Verkehrsmanagements berücksichtigt werden und sämtliche Fahrbeschränkungen unberührt bleiben, die sich nicht auf den internationalen Verkehr auswirken.

Aus diesem Grund beschränkt sich der Anwendungsbereich des Kommissionsvorschlags auf den grenzüberschreitenden Verkehr schwerer Lastkraftwagen auf den Straßen des transeuropäischen Netzes. Das transeuropäische Straßennetz stellt das Rückgrad des grenzüberschreitenden Verkehrs für den Binnenmarkt dar. Aus diesem Grund erfolgen Koordinierung und (begrenzte) Finanzierung auf Gemeinschaftsebene. Es wäre mit der gemeinsamen Politik zur Förderung der TEN unvereinbar, wenn die effiziente Nutzung dieses Netzes durch unabgestimmte Verkehrsverbote unterlaufen würde. Die vorgeschlagene Richtlinie besteht aus vier Teilen:

Der erste Teil behandelt in allgemeiner Form Fahrbeschränkungen an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen.

Der zweite Teil umfaßt Nachtfahrverbote aus Lärmschutzgründen.

Der dritte Teil gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, in bestimmten begründeten Fällen langfristige allgemeine Fahrbeschränkungen für schwere Lkw auf den Strecken des TEN festzulegen.

Im vierten Teil ist die Möglichkeit besonderer Fahrverbote (auch an Werktagen) vorgesehen. Grundlage für derartige Fahrverbote sind bestimmte zeitlich begrenzte Umstände wie Smogalarm, hohe Verkehrsdichte während der Urlaubsreisezeit usw.

Zusätzlich wird aus Gründen der Transparenz ein Notifizierungsverfahren für alle absehbaren Fahrbeschränkungen von schweren Lkw auf dem TEN-Straßennetz eingeführt. Die Kommission veröffentlicht einmal jährlich einen Bericht über derartige Fahrverbote für das jeweils nachfolgende Jahr.

Es wird daher vorgeschlagen, daß

- es den Mitgliedstaaten auch weiterhin freigestellt wird, innerhalb ihres Hoheitsgebiets Fahrbeschränkungen für schwere Lkw erlassen;
- die Fahrbeschränkungen für schwere Lkw auf den Straßen des TEN auf den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr bis 22.00 Uhr (24.00 Uhr im Sommer) an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen beschränkt werden;
- auf den Straßen des TEN während der Nacht (22.00 Uhr bis 5.00 Uhr) Fahrbeschränkungen für schwere Lkw, die nicht den EU-Geräuschemissionsvorschriften entsprechen, zugelassen werden;

- den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben wird, die allgemeinen Fahrbeschränkungen auf den Straßen des TEN auszuweiten, sofern eine derartige Maßnahme aus sozialen bzw. umwelt- oder verkehrssicherheitsspezifischen Gründen gerechtfertigt werden kann und die Kommission vorher ihre Zustimmung gegeben hat. Eine detaillierte Rechtfertigung, basierend auf Statistiken und/oder Schätzungen zu den erwarteten sozialen bzw. umwelt- oder verkehrssicherheitsspezifischen Auswirkungen ist erforderlich. Darüber hinaus sollte die Verhältnismäßigkeit der beabsichtigten Maßnahmen - verglichen mit anderen Verkehrsmanagementkonzepten - unter Berücksichtigung der verfolgten Zielsetzungen gewährleistet sein. Die Kommission schlägt ein Ausschußverfahren zur Untersuchung und Genehmigung zusätzlicher Fahrbeschränkungen vor, die die Mitgliedstaaten für schwere Lkw auf den Straßen des TEN einführen wollen. Jeder Antrag eines Mitgliedstaates auf Ausweitung einer Fahrbeschränkung wird durch die Kommission innerhalb von zwei Monaten in Übereinstimmung mit diesem Verfahren geprüft;
- besondere Fahrbeschränkungen während der Ferienzeit grundsätzlich genehmigt werden, sofern sie der Kommission bis zum 30. November des vorangehenden Jahres mitgeteilt wurden;
- für besondere Fahrbeschränkungen von kurzer Dauer immer Umwelt- oder Sicherheitsgründe (z.B. Smogalarm, besondere Witterungsbedingungen) angeführt werden müssen, wobei keine vorherige Notifizierung erforderlich ist;
- die Ausnahmen, die für spezifische Fahrzeugtypen und Beförderungsleistungen gewährt werden sollten, harmonisiert werden;
- die Mitgliedstaaten auf allen nicht zum TEN gehörenden Straßen und für den nationalen Verkehr Fahrbeschränkungen nach eigenem Ermessen erlassen können. Fahrbeschränkungen, die für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten, dürfen nicht strenger sein als für den nationalen Verkehr.

Mit dem Kommissionsvorschlag wird somit sichergestellt, daß die “strategisch” wichtigen Straßen für schwere Lkw, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind, im allgemeinen für die Dauer von 6 1/3 Tage in der Woche geöffnet bleiben. Dabei wird nicht das Recht der Mitgliedstaaten berührt, Fahrbeschränkungen zu erlassen, die auf allen anderen Teilen ihres Straßennetzes oder für schwere Lkw im nationalen Verkehr gelten. Ausgenommen von dieser Regel sind die gesetzlichen Feiertage, die wie Sonntage behandelt werden.

Abbildung 1 verdeutlicht den Vorschlag.

Abbildung 1

Auswirkungen des Vorschlags

	Grenzüberschreitender Verkehr auf den Straßen des TEN		Nationaler Verkehr auf den Straßen des TEN sowie der gesamte Verkehr auf den anderen Straßen
	Zulässige Fahrbeschränkung	*Verfahren der Notifizierung*	
Normaler Sonntag	Option: 7.00 bis 22.00 Uhr* gestattet nach Art. 3 Abs. 2	*Mitteilung an die Kommission*	Option: unbegrenzte Beschränkung
Sonntage im Sommer	Option: 7.00 bis 24.00 Uhr* gestattet nach Art. 3 Abs. 2	*Mitteilung an die Kommission*	Option: unbegrenzte Beschränkung
Gesetzliche Feiertage	Option: wie für Sonntage gestattet nach Art. 3 Abs. 2	*Mitteilung an die Kommission*	Option: unbegrenzte Beschränkung
Nachtzeit (alle Tage)	Option: 22.00 bis 5.00 Uhr für laute Lkw gestattet nach Art. 3 Abs. 3	*Mitteilung an die Kommission*	Option: unbegrenzte Beschränkung
Besondere Verbote in Verbindung mit Ferienzeiten	Möglich. gestattet nach Art. 3 Abs. 7 Buchstabe a	*Mitteilung an die Kommission*	Option: unbegrenzte Beschränkung
Zeitlich begrenzte besondere ad-hoc-Verbote/Umwelt/ Witterung/ Bauarbeiten	Möglich. gestattet nach Art. 3 Abs. 7 Buchstaben b bis d	*Keine Mitteilung erforderlich*	Option: unbegrenzte Beschränkung

* mit der Möglichkeit, in begründeten Fällen und nach vorheriger Zustimmung durch die Kommission den Zeitraum für die zusätzlichen Fahrbeschränkungen auszuweiten (gemäß Artikel 3 Abs. 6).

Hinsichtlich der allgemeinen Fahrbeschränkungen an Wochenenden bezogen auf schwere Lkw, die im grenzüberschreitenden Verkehr auf den Straßen des TEN eingesetzt sind, hat die Kommission an Sonntagen den Zeitraum von 7.00 bis 22.00 Uhr (24.00 Uhr im Sommer) als "normales Zeitfenster" gewählt. Diese Wahl ist wie folgt begründet:

- Zunächst berücksichtigt der Vorschlag den kleinsten gemeinsamen Nenner der bestehenden Fahrbeschränkungen in Mitgliedstaaten mit Fahrverboten. Diese Fahrbeschränkungen sind als besonders sensibel einzuschätzen, da sie in einigen Mitgliedstaaten gegenwärtig an Sonntagen aufgrund langjähriger Tradition oder wegen der allgemeinen Einstellung der Öffentlichkeit, wonach die Straßen Sonntags für Personenwagen vorbehalten bleiben sollten, gelten.

- Zweitens zeigen Untersuchungen, daß eine Harmonisierung von Fahrbeschränkungen auf dem transeuropäischen Straßennetz während dieser "Kernzeit" die durch die gegenwärtigen Fahrverbote bedingten Kosten etwa um die Hälfte reduzieren würde. Dies ergäbe somit erhebliche Einsparungen, ohne die bestehende Verbote in starkem Maße zu beeinträchtigen. Darüber hinaus würde es diese Begrenzung gestatten, den grenzüberschreitenden Verkehr am Samstag und in der Nacht vom Sonntag - d.h. wenn die Verkehrsdichte auf den Straßen des TEN relativ gering ist - frei fließen zu lassen. Das bedeutet, daß die anderen Straßenbenutzer und die breite Öffentlichkeit durch die Begrenzung der Fahrverbote nicht gestört würden. Die Abnahme des Schwerverkehrs zu den Spitzenzeiten - montags und freitags - wäre hingegen recht deutlich und hätte einen eindeutig positiven Effekt.

Eine allgemeine Ausweitung des "normalen Zeitfensters" für Fahrbeschränkungen an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen würde die möglichen Kosteneinsparungen reduzieren, da ein relativ großer Anteil des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs von der Summe der Fahrverbote in verschiedenen Mitgliedstaaten betroffen wäre. Die Kommission erkennt jedoch an, daß in bestimmten Umständen eine Ausweitung der Fahrbeschränkungen (auf einigen Strecken) aufgrund sozialer Aspekte oder aus Gründen des Umweltschutzes und der Straßenverkehrssicherheit gerechtfertigt sein kann.

B. BEGRÜNDUNG FÜR EINE MASSNAHME AUF GEMEINSCHAFTSEBENE

1. Subsidiarität

(a) *Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt?*

Mit der Harmonisierung von Fahrverboten auf den Hauptverkehrsstraßen für den grenzüberschreitenden Verkehr (Straßen des TEN) sollen der innergemeinschaftliche Straßengüterverkehr erleichtert, transparentere Vorschriften für die Gewährung von Ausnahmen geschaffen und das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert werden. Auch sollen die Arbeitsbedingungen der im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Fahrer dadurch verbessert werden, daß weniger Fahrverbote auferlegt werden, deren Zeitpunkt und Dauer von den in der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3820/85 vorgesehenen Ruhezeiten abweichen. Fahrverbote, aus sozialen, umwelt- und verkehrssicherheitsspezifischen Gründen werden dadurch nicht wesentlich berührt.

(b) *Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?*

Für die geplante Maßnahme ist die Gemeinschaft gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig (Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben a, c und d EG-Vertrag).

(c) *Inwieweit ist die Gemeinschaft von diesem Problem betroffen (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und welche Lösungsvorschläge wurden bislang unterbreitet)?*

In sieben Mitgliedstaaten bestehen Fahrbeschränkungen, die sich aufgrund der geographischen Lage dieser Staaten negativ auf einen großen Teil des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs in andere und aus anderen Mitgliedstaaten auswirken. Die vorgeschlagene Maßnahme wird sich daher positiv auf die Straßenverkehrsunternehmen in allen Mitgliedstaaten auswirken.

Vier weitere potentielle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft haben ebenfalls Fahrbeschränkungen für schwere Lastkraftwagen erlassen.

(d) *Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?*

Die Auswirkungen nationaler oder lokaler Fahrverbote auf den grenzüberschreitenden Verkehr sind bedeutsam. Es besteht deshalb die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Verkehrsverbote auf Gemeinschaftsebene zumindest für das bedeutsame Netz internationaler Autobahnen (Straßen des TEN).

(e) *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Für die Gemeinschaft wird der Vorschlag die Bedingungen für die Bereitstellung von Beförderungsdienstleistungen in der gesamten Europäischen Union verbessern. Ferner wird er die Beförderungskosten senken und den Zeitraum verkürzen, während dem die Fahrer unterwegs sind, und somit deren Arbeitsbedingungen verbessern. Der Vorschlag würde es den im innergemeinschaftlichen Verkehr tätigen Lkw-Fahrern erleichtern, nach Hause zurückzukehren. Darüber hinaus würde er für den innergemeinschaftlichen Verkehr klare gesetzliche Vorschriften im Zusammenhang mit Fahrverboten schaffen. Ferner wird der Vorschlag transparente und harmonisierte Vorschriften für die Gewährung von Ausnahmen von Fahrbeschränkungen für Lkw schaffen und somit deren unzweideutige Anwendung durch die Behörden aller Mitgliedstaaten ermöglichen.

Durch ein Nichttätigwerden würde sich die Lage durch eine weitere Zunahme unkoordinierter nationaler und regionaler Fahrverbote nur noch verschlechtern. Durch das Fehlen eines rechtlichen Rahmens auf Gemeinschaftsebene würde durch die Einschränkung des freien Warenverkehrs das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts beeinträchtigt. Dies hätte darüber hinaus unverhältnismäßig schwere Auswirkungen auf die am Rande der Gemeinschaft gelegenen Mitgliedstaaten.

(f) *Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?*

Eine Richtlinie gilt als das beste Instrument um sicherzustellen, daß die für Fahrbeschränkungen geltenden Vorschriften weiter harmonisiert werden.

(g) *Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?*

Eine ausführliche Richtlinie ist erforderlich, da sich eine legislative Maßnahme durch das Fehlen einheitlicher Vorschriften als notwendig erwiesen hat.

C. ANWENDUNGSBEREICH DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie sollen die unterschiedlichen Fahrbeschränkungen für alle im innergemeinschaftlichen Verkehr auf ausgewiesenen Straßen eingesetzten schweren Lastkraftwagen harmonisiert werden. Das Ziel der Harmonisierung besteht darin,

- freie Beförderungsdienstleistungen mit schweren Lastkraftwagen im Verkehr zwischen zwei oder mehreren Mitgliedstaaten (innergemeinschaftlicher Güterverkehr) zu fördern;

- die Arbeitsbedingungen von Fahrern zu verbessern, indem die durch Fahrbeschränkungen bedingten Zwangspausen an Grenzen abgeschafft werden und gleichzeitig die in der Verordnung Nr. (EWG) 3820/85 des Rates festgelegten Ruhezeiten gewährleistet werden;

- eine bessere Streuung des Güterkraftverkehrs über die Woche (zumindest auf den Hauptverkehrsstraßen) zu ermöglichen, anstatt infolge unkoordinierter Fahrbeschränkungen an bestimmten Tagen und zu bestimmten Zeiten eine hohe Verkehrsdichte zu schaffen;

- sicherzustellen, daß Fahrbeschränkungen nicht als willkürliches Mittel zur Diskriminierung oder als verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten dienen;

- dafür zu sorgen, daß in der gesamten Gemeinschaft transparente Regelungen gelten, falls ein Fahrverbot auf einer der ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen als notwendig erachtet wird.

Die Richtlinie wird es den nationalen oder lokalen Behörden darüber hinaus erlauben, sowohl auf den nicht zum transeuropäischen Verkehrsnetz gehörenden Straßen als auch für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr auf diesen Straßen längere als in der Richtlinie zugelassene Fahrverbote zu erlassen.

D. INHALT DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

Artikel 1 legt den Geltungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie fest.

In Artikel 2 werden die nachstehenden Begriffe definiert:

- Fahrbeschränkungen,

- schwere Lastkraftwagen,

- Hauptverkehrsstraßen,

- andere Straßen,

- grenzüberschreitender Verkehr,

- gesetzlicher Feiertag,

- Personenkraftwagen,

- Ladung.

Artikel 3 enthält die Bedingungen, unter denen Fahrbeschränkungen gelten können.

Artikel 4 definiert die Fahrzeuge, die von den Fahrbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen ausgenommen sind.

Artikel 5 legt das Notifizierungsverfahren für Fahrbeschränkungen auf den Hauptverkehrsstraßen fest.

Artikel 6 verpflichtet die Kommission, einen Jahresbericht zu erstellen und die kommenden Fahrbeschränkungen anzugeben.

Artikel 7 legt ein Verfahren zur Änderung des Anhangs der Richtlinie fest.

In Artikel 8 wird ein Ausschuß zur Durchführung solcher Änderungen sowie zur Ausweitung von Fahrbeschränkungen nach Artikel 3 Absatz 6 eingesetzt.

Artikel 9 legt einzelstaatliche Sanktionen fest.

Artikel 10 enthält Bestimmungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der vorliegenden Richtlinie in innerstaatliches Recht.

Anhang I enthält Bestimmungen im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die von den Fahrverboten ausgenommen sind.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

über ein transparentes System harmonisierter Bestimmungen über Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf ausdrücklich bezeichneten Straßen

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben a), c) und d),

auf Vorschlag der Kommission[4],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[5],

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c) EG-Vertrag in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament[6],

in Erwägung nachstehender Gründe:

1) Zur Zeit gibt es in der Gemeinschaft keine harmonisierten Bestimmungen über Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

2) Das Fehlen harmonisierter Bestimmungen führt zu Unterschieden hinsichtlich der Dauer von Fahrverboten und der Definition der Fahrzeuge, die von diesen Verboten ausgenommen sind.

3) Hierdurch wird der freie Verkehr von Beförderungsdienstleistungen in der Gemeinschaft in erheblichem Maße beeinträchtigt.

4) Die unterschiedlichen Fahrverbote in den Mitgliedstaaten bewirken, daß Hin- und Rückfahrten im Fernverkehr ohne übermäßige Fahrtunterbrechungen nicht möglich sind. Aufgrund ihrer geographischen Lage sind die Randregionen der Gemeinschaft von derartigen Fahrverboten unverhältnismäßig stark betroffen.

5) Entsprechend dem in Artikel 3 b) EG-Vertrag niederglegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Schaffung eines transparenten Systems harmonisierter Bestimmungen über Fahrverbote, um sicherzustellen, daß die negativen Auswirkungen für den freien Verkehr der Beförderungsdienstleistungen soweit wie möglich eingeschränkt werden, auf Ebene

---

4 ABl. C ...
5 ABl. C ...
6 ABl. C ...

der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß und geht über das dazu Erforderliche hinaus.

6) Insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr ist es wünschenswert, die negativen Auswirkungen von Fahrverboten zu minimieren und bestimmte, in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[7] ausgewiesene Straßen für den grenzüberschreitenden Verkehr offen zu halten. Daher sollten Fahrverbote auf diesen Straßen nur während bestimmter Zeiträume an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen gelten dürfen. Die Fahrverbote sollten der Kommission mitgeteilt werden.

7) Die höchstzulässige Dauer von Fahrverboten sollte ausgeweitet werden können, wenn dies aus besonderen umwelt- oder sicherheitsspezifischen bzw. sozialen Gründen gerechtfertigt ist. Entsprechende Anträge sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit einem Ausschuß unverzüglich prüfen.

8) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, den Verkehr schwerer Lastkraftwagen, deren Geräuschemissionen die geeinschaftlichen Normen überschreiten, während der Nacht zu beschränken. Ebenso sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, den Verkehr schwerer Lastkraftwagen aufgrund einer zu erwartenden hohen Verkehrsdichte, zum Beispiel während der Ferienzeiten, zu beschränken. Derartige Fahrverbote sind der Kommission mitzuteilen.

9) Wenn besondere Umwelt- oder Witterungsbedingungen herrschen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den Verkehr von schweren Lastkraftwagen aus Gründen des Umweltschutzes oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einzuschränken. Aus praktischen Gründen sollten solche Beschränkungen ausgesprochen werden können, ohne die Kommission davon in Kenntnis zu setzen.

10) Die von Fahrverboten in allen Mitgliedstaaten ausgenommenen Fahrzeugtypen und Beförderungsleistungen sollten harmonisiert werden.

11) Bislang wurden Fahrverbote auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene unkoordiniert ausgesprochen; aus diesem Grund sollte ein System eingeführt werden, in dessen Rahmen Informationen über die Dauer und den Umfang der Fahrbeschränkungen mitgeteilt werden. Auf der Grundlage dieser Mitteilungen sollte die Kommission einen Jahresbericht erstellen, der den Mitgliedstaaten übermittelt wird.

12) Zur Änderung des Anhangs und zur Erörterung bestimmter, von den Mitgliedstaaten einzuführender Fahrbeschränkungen sollte die Kommission von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt werden.

13) Jeder Mitgliedstaat sollte Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen die zur Umsetzung dieser Richtlinie erlassenen Vorschriften zu verhängen sind –

---

[7] ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1, in berichtigter Fassung, ABl. L 15 vom 17.1.1997, S. 1.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie dient zur Schaffung eines transparenten Systems harmonisierter Bestimmungen über zeitlich begrenzte Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr auf bestimmten Straßen in der Gemeinschaft.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

a) "schwere Lastkraftwagen": im Güterverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge mit einem Bruttogewicht von mehr als 7,5 t;

b) "Fahrbeschränkungen": Fahrverbote für schwere Lastkraftwagen zu bestimmten Zeiten;

c) "Hauptverkehrsstraßen": das Straßennetz gemäß Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG;

d) "andere Straßen": alle Straßen, die keine Hauptverkehrsstraßen sind;

e) "grenzüberschreitender Verkehr": Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten;

f) "gesetzlicher Feiertag": jeder von einem Mitgliedstaat als gesetzlicher Feiertag erklärte Tag;

g) "Personenkraftwagen": Kraftfahrzeuge der Klasse M1 gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates[8];

h) "Ladung" mindestens 1 t Fracht einschließlich Verpackung.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten dürfen schweren Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr keine strengeren Fahrbeschränkungen auferlegen als schweren Lastkraftwagen im innerstaatlichen Verkehr.

2. Die Mitgliedstaaten dürfen Fahrbeschränkungen für schwere Lastkraftwagen erlassen, die an Sonn- und Feiertagen zwischen 7.00 Uhr und 22.00 Uhr - vom 1. Oktober bis zum 31. März - bzw. zwischen 7.00 Uhr und 24.00 Uhr - vom 1. April bis zum 30. September - gelten.

---

[8] ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

3. Die Mitgliedstaaten dürfen Nachtfahrbeschränkungen (zwischen 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr) für schwere Lastkraftwagen erlassen, die nicht den in der Richtlinie 96/20/EG der Kommission[9] festgelegten Geräuschemissionsvorschriften entsprechen.

4. Auf den Hauptverkehrsstraßen dürfen die Mitgliedstaaten zusätzliche, über die in den Absätzen 2 und 3 genannten Maßnahmen hinausgehende Fahrbeschränkungen nur erlassen, sofern die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten schweren Lastkraftwagen davon ausgenommen werden.

5. Auf anderen Straßen dürfen die Mitgliedstaaten zusätzliche, über die in den Absätzen 2 und 3 genannten Maßnahmen hinausgehende Fahrbeschränkungen erlassen.

6. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 4 dürfen die Mitgliedstaaten nach vorheriger Zustimmung durch die Kommission und in Übereinstimmung mit dem Ausschußverfahren nach Artikel 8 auf Hauptverkehrsstraßen die in den Absätzen 2 und 3 genannten Fahrbeschränkungen für schwere Lastkraftwagen - einschließlich der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Lastkraftwagen - ausweiten, sofern die Mitgliedstaaten nachweisen, daß diese zusätzlichen Beschränkungen aus umwelt- oder sicherheitsspezifischen bzw. sozialen Gründen gerechtfertigt sind.

   Der Nachweis enthält einen Beleg für die Verhältnismäßigkeit der Beschränkungen, verglichen mit alternativen Verkehrsmanagementmaßnahmen.

   Der Nachweis umfaßt eine Quantifizierung der Auswirkungen der zusätzlichen Beschränkungen anhand eines oder mehrerer der nachfolgenden Kriterien:

   a) Statistiken und/oder Schätzungen im Hinblick auf die Verkehrsdichte an Wochenenden während verschiedener Jahreszeiten (Sommer, Winter, Ferienzeiten) sowie die möglichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung, jeweils mit und ohne Berücksichtigung des schweren Güterkraftvervehrs;

   b) Statistiken und/oder Schätzungen im Hinblick auf das Unfallgeschehen mit und ohne Berücksichtigung des schweren Güterkraftvervehrs, sowohl während der Zeiten, in denen zusätzliche Beschränkungen gelten, als auch außerhalb jeglicher Beschränkungen;

   c) Daten und/oder Schätzungen über die Verringerung der Auspuffabgase durch zusätzliche Beschränkungen unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen derartiger Beschränkungen auf die Emissionen bedingt durch den sogenannten Umwegverkehr und die Konzentration des Verkehrs auf Zeiten, in denen keine Beschränkung gelten;

   d) Analyse der Auswirkungen von zusätzlichen Beschränkungen auf die durchschnittliche Arbeitsbedingungen der Fahrer schwerer Lastkraftwagen - sowohl aus dem Mitgliedstaat, in dem die Beschränkung gilt, als auch aus den anderen Mitgliedstaaten - unter Berücksichtigung des bestehenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet.

---

[9] ABl. L 92 vom 13.4.1996, S. 23.

7. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 4 dürfen die Mitgliedstaaten auf Hauptverkehrsstraßen besondere Fahrbeschränkungen für schwere Lastkraftwagen - einschließlich der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Lastkraftwagen - erlassen, die an Tagen und auf Straßen gelten, an bzw. auf denen

   a) eine besonders hohe Verkehrsdichte erwartet wird, beispielsweise während der Ferienzeiten;

   b) insbesondere aus Gründen des Umweltschutzes ein zeitlich begrenztes Fahrverbot für Personenkraftwagen gilt;

   c) Beschränkungen zur Durchführung von Wartungsarbeiten an der Infrastruktur als notwendig erachtet werden;

   d) bei besonderen Witterungsbedingungen Beschränkungen erforderlich sind.

Artikel 4

Die im Anhang aufgeführten schweren Lastkraftwagen und besonderen Beförderungsleistungen sind von den in Artikel 3 Absätze 2, 5, 6 und 7 Buchstabe a) genannten Fahrbeschränkungen ausgenommen.

Artikel 5

1. Die Mitgliedstaaten, die eine Ausweitung der Fahrbeschränkungen gemäß Artikel 3 Absatz 6 beabsichtigen, stellen einen Antrag bei der Kommission.

   Die Kommission entscheidet über den Antrag nach dem in Artikel 8 festgelegten Verfahren innerhalb von zwei Monaten nach dessen Eingang.

2. Die Mitgliedstaaten, die Fahrbeschränkungen gemäß Artikel 3 Absätze 2, 3 oder 7 Buchstabe a) beabsichtigen, teilen der Kommission mit, welchen Umfang diese Beschränkungen haben und an welchen gesetzlichen Feiertagen sie gelten sollen.

Artikel 6

Auf der Grundlage der gemäß Artikel 5 erhaltenen Informationen erstellt die Kommission zum 30. November jedes Jahres einen Bericht über die im darauffolgenden Jahr geltenden und gemäß Artikel 3 Absätze 2, 3, 6 und 7 Buchstabe a) zulässigen Fahrbeschränkungen für schwere Lastkraftwagen, die im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem transeuropäischen Straßennetz eingesetzt werden.

Artikel 7

Die Kommission erläßt die zur Anpassung des Anhangs erforderlichen Änderungen nach dem in Artikel 8 festgelegten Verfahren.

Artikel 8

Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt - erforderlichenfalls nach Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Vorschriften zu verhängen sind, und ergreifen alle zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen der Kommission spätestens an dem in Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Tag mit und melden alle sie betreffenden Änderungen unverzüglich.

Artikel 10

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 1998 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

   Bei dem Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

   Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem 1. Juli 1999 an.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut aller nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Von den Fahrbeschränkungen ausgenommene Beförderungsleistungen/Fahrzeugtypen

Fahrzeuge, die im kombinierten Verkehr gemäß der Richtlinie 92/106/EWG des Rates[10] eingesetzt werden;

Zertifizierte ATP-Fahrzeuge[11], die Ladungen leicht verderblicher Lebensmittel gemäß dem ATP-Übereinkommen befördern;

Zertifizierte ATP-Tankfahrzeuge für die temperaturgeführte Beförderung von Flüssigmilch;

Fahrzeuge, die verderbliches Obst oder Gemüse befördern,

Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 96/53/EG des Rates[12] befördern.

---

[10] ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

[11] Gemäß dem UN-ECE-Abkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP).

[12] ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

ISSN 0254-1467

KOM(98) 115 endg.

DOKUMENTE

DE 07 10 11 02

Katalognummer : CB-CO-98-164-DE-C

ISBN 92-78-32064-1

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333